



ADVIES

BELEIDS- EN BEGROTINGSTOELICHTING 2024
MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W www.mobiliteitsraad.be – T +32 2 209 01 11 – E info@mobiliteitsraad.be

Adviesvraag	Beleids- en begrotingstoelichting 2024	
Adviesvrager	eigen initiatief	
Goedkeuring raad	14 november 2023 (via schriftelijke procedure)	
Contactpersoon	Ann Wuyts	awuyts@serv.be

Mevrouw Lydia PEETERS
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II laan 20
B-1000 Brussel

Beleids- en begrotingstoelichting MOW 2024

Mevrouw de minister

Bij de jaarlijkse begrotingsopmaak maakt elk beleidsdomein een beleids- en begrotingstoelichting (BBT) op, met daarin de beleids- en begrotingsprioriteiten voor het volgende jaar. De MORA heeft met aandacht de BBT Mobiliteit en Openbare Werken 2024 doorgenomen en besproken.

In dit advies formuleert de MORA enkele aandachtspunten en suggesties die kunnen helpen om het beleid van de afgelopen jaren in 2024 te valoriseren en die een vlotte doorstart naar de volgende legislatuur mogelijk kunnen maken. De raad benadrukt voorafgaand dat de voorbeelden die in dit advies zijn opgenomen niet exhaustief zijn maar dienen ter verduidelijking van zijn aanbevelingen en aandachtspunten.

Gebruik de BBT als strategisch instrument voor een consequent en consistent beleid

Een BBT moet toelaten om na te gaan welke de Vlaamse beleidsdoelstellingen zijn, via welke maatregelen deze geconcretiseerd zullen worden en welke middelen ermee gepaard gaan. Het moet de centrale schakel zijn ter analyse, opvolging en evaluatie van de ambities en doelstellingen van het beleid.

De MORA concludeert net zoals vorig jaar dat **de informatiewaarde van de BBT op verschillende vlakken ontoereikend is** om beleid goed op te volgen. Maatregelen zijn te vaag en meerdere projecten passen niet in een langetermijnvisie. Ook is het voor de MORA moeilijk om de continuïteit van recurrent beleid op te volgen omdat niet alle projecten van de vorige jaren nog aandacht krijgen in de BBT. Zo ontbreken in de BBT 2024 bv. de herziening van het decreet op de mobiliteitsverenigingen en de optimalisatie van het decreet 'complexe projecten'.

Bestaande beleidsplannen en de BBT zijn **onvoldoende richtinggevend** voor de uitvoerende instanties: de lokale besturen en degenen die de maatregelen op het terrein moeten realiseren. De MORA gaf dit onder meer aan voor de

Mobiliteitsvisie 2040, die de komende legislatuur voor de raad moet omgezet worden in een werkbaar beleidsplan. Ook voor de regionale mobiliteitsplannen duikt dit probleem op. De afwerking van de regionale mobiliteitsplannen zit in de eindfase. Over de volgende fase, waarin de plannen moeten omgezet worden in uitvoerbare en gedragen acties op het terrein, ontbreekt een richting in het huidige beleid.

De BBT besteedt meer dan de vorige jaren aandacht aan beleidsplannen buiten het beleidsdomein, maar met impact op mobiliteit. Dit is een positieve ontwikkeling. De raad merkt wel op dat een aantal **maatregelen uit deze beleidsplannen ontbreken in de BBT**. De raad denkt onder meer aan de elektrificatie van het goederenvervoer per spoor en maatregelen voor de vergroening van de luchthavens en luchtvaartsector. De raad stelt eveneens inconsistenties vast tussen de beleids- en begrotingstoelichtingen van de verschillende beleidsdomeinen. Dit maakt het moeilijk voor het maatschappelijk mobiliteitsmiddenveld om de beleidsintenties van de Vlaamse Regering correct in te schatten. De MORA verwijst bij wijze van voorbeeld naar de beleidsvoornemens rond emissievrije stedelijke distributie (Natuur en Omgeving) en de studies rond mobiliteitsfiscaliteit als doelmatig beleidsinstrument (Financiën en Begroting).

Binnen het beleidsdomein MOW is volgens de MORA verbetering mogelijk bij het **inhoudelijk en de procesmatig afstemmen** tussen (i) de maatregelen opgenomen in de BBT, (ii) de begrotingstabellen en (iii) het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP). Een betere samenhang en afstemming tussen deze elementen zou een grote meerwaarde hebben voor de beleidsinterpretatie door het maatschappelijk middenveld en het Vlaams Parlement. Ook in de beleidsprocessen is een betere afstemming nodig. De vervoerregio's hebben bijvoorbeeld de opdracht om te adviseren over het GIP, maar pas nadat het GIP is voorgelegd aan het Vlaams Parlement. De raad mist ook een evaluatie van de doelmatigheid van de inzet van de beschikbare middelen.

De **mate van detailniveau** van de beschrijving van de verschillende maatregelen varieert zeer sterk. Sommige maatregelen zijn erg gedetailleerd omschreven, terwijl voor andere maatregelen de omschrijving teveel voor interpretatie vatbaar is. Zo vermeldt de BBT inzake walstroom enkel "dat er zal worden ingezet op de uitbreiding van het gebruik", maar niet hoe dit concreet zal gebeuren.

Naast voldoende **concrete maatregelen** zijn ook **mensen en middelen** nodig om het beleid te realiseren. De MORA kan uit de informatie in de BBT niet afleiden of deze ook voor alle projecten beschikbaar zijn. Bovendien worden sommige doelstellingen niet of nauwelijks geconcretiseerd via concrete maatregelen. Zo formuleert de BBT in navolging van het Vlaams Energie- en Klimaatplan

(VEKP) de doelstelling om het aandeel van de binnenvaart in de modal split van het goederenvervoer te laten stijgen van 8% (2022) naar 20% in 2030. De maatregelen om deze extreem ambitieuze doelstelling te halen ontbreken echter volledig. Voor het goederenvervoer per spoor zal dan weer een flankerend beleid nodig zijn, waarover de BBT geen informatie bevat.

Benut 2024 ten volle om dossiers af te werken en zorg voor continuïteit

Voor een aantal cruciale dossiers is het beleidsproces nog niet afgerond en zijn op korte termijn (aanvullende) beleidsbeslissingen nodig m.h.o op een tijdige en volledige operationalisering en draagvlakcreatie.

Bij een aantal maatregelen omschreven in de BBT ontbreekt de timing van het project. Zo ontbreekt binnen de operationalisering van basisbereikbaarheid nog het tijdsplan voor de invoering van de verschillende systemen zoals het Flex+-vervoer, waarbij gepland was dit van start te laten gaan op 1 januari 2025. Zeker omdat de laatste maanden van de legislatuur aanbreken, is het nodig de timing te verduidelijken.

Sommige projecten zijn bovendien ruimer dan hoe ze zijn omschreven in de beleids- en begrotingstoelichting. De realisatie van het volledige project is nodig om effecten te hebben op de mobiliteit. De MORA verwijst hierbij naar het Oosterweelproject en de elektrificatie van personenmobiliteit:

- De BBT gaat diep in op de infrastructuurwerken rond Oosterweel, maar de andere maatregelen die Oosterweel moeten laten werken ontbreken. We denken daarbij aan de aanpassingen aan de E34, de 2^e Tijsmanstunnel, de aanpassing van tramlijnen en de fietsprojecten.
- De elektrificatie van het openbaar vervoer is gestart, maar er is meer nodig dan de aanschaf van elektrische bussen. Er is nood aan een vernieuwing van de stelplaatsen, voorzien van laadinfrastructuur, eenvormigheid omtrent de brandvoorschriften voor laadpunten en een duidelijk financieringspad.
- De elektrificatie van het personenwagenvoertuigpark versnelt steeds meer. Om deze evolutie te verankeren zijn maatregelen nodig bovenop de realisatie van publieke laadpunten en premies voor elektrische voertuigen. Een belangrijke hinderpaal is onder meer het ontbreken van eenvormige en duidelijke brandvoorschriften voor laadpunten in parkeergarages van appartementsblokken, waardoor een groot potentieel aan private laadpunten niet ontwikkeld wordt.

Draagvlak verwerven is nodig voor een aantal dossiers die nog een beleidsbeslissing vereisen. De raad stelt vast dat deze legislatuur zeer veel

overlegtrajecten en taskforces zijn opgericht, soms met gelijkaardige opdrachten. De MORA is als strategische adviesraad een geschikt orgaan om overleg te plegen en te zoeken naar draagvlak. Via de MORA kan het overleg met stakeholders gestroomlijnd verlopen. Enkele strategische dossiers waarover de MORA de komende maanden al zeker wenst te adviseren met voldoende tijd voor een diepgaand maatschappelijk debat zijn de wegcategorisering, de eventuele aanpassingen aan de kilometerheffing voor vrachtwagens, de Vlaamse wegcode en de evaluatie van het proefproject Langere Zwaardere Vrachtwagens (LZV's).

Valoriseer het beleidsvoorbereidend werk van de afgelopen jaren

De afgelopen jaren heeft de Vlaamse overheid veel **beleidsvoorbereidend werk** verricht door studies uit te voeren, beleidsvisies op te maken en tools te ontwikkelen om beleid vlotter op te volgen. De MORA vindt dat deze inspanningen niet mogen verloren gaan. Hij ervaart dat de BBT te weinig rekening houdt met de resultaten van dit beleidsvoorbereidend werk. In andere dossiers met name de uitbreiding van het wegennet van de kilometerheffing voor vrachtwagens worden zelfs beleidsbeslissingen genomen terwijl de studies nog niet zijn afgerond.

De laatste jaren is hard gewerkt om het **Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP)** verder uit te bouwen. Het GIP moet blijven verder evolueren tot een echte plannings- en evaluatietool onder meer door het opnemen van de betaalkredieten en het vooruitkijken naar de volgende jaren. Specifiek voor de fietsprojecten is het een positieve evolutie dat de fietsinvesteringen nu kunnen gepinpoint worden. Als het GIP zich ontwikkelt tot een planningstool heeft hij potentieel om fietsprojecten te laten realiseren volgens een routelogica, in plaats van als losstaande projecten.

Binnen **basisbereikbaarheid** zijn vele stappen gezet de afgelopen legislatuur. Het is een alomvattend dossier waarbij het belangrijk is dat alle aspecten ervan worden uitgevoerd. De MORA merkt op dat door de vertraagde invoering ten opzichte van de oorspronkelijke planning, de continuïteit van een aantal projecten wordt bedreigd. De MORA verwijst hierbij naar het collectief werknemersvervoer, specifiek naar de havengebieden, waar dringend een structurele oplossing voor deze vorm van vervoer op maat nodig is.

De **visie vrachtwagenparkeren** bevat aanbevelingen om de parkeer capaciteit voor vrachtwagens uit te breiden. De ambities in de BBT zijn daaromtrent zeer beperkt en vanuit de visie schuift de BBT enkel een proefproject naar voor. Het tekort aan kwalitatieve parkeerplaatsen voor vrachtwagens is te nijpend om oplossingen op de lange baan te schuiven.

De **visienota voor de regionale luchthavens** is goedgekeurd, maar de maatregelen die daaruit moeten voortvloeien via concrete actieplannen, zijn niet opgepikt in de BBT. Voor de vergroening van de luchthavens en de luchtvaartsector zijn dringend maatregelen nodig omtrent de beleving en ondersteuning van alternatieve brandstoffen (SAFs) of maatregelen om de kostendekkingsgraad van de luchthavens te verhogen.

Na de **zesde staats hervorming** is er uitgebreid overlegd tussen de federale overheid en de gewesten om maatregelen over te hevelen naar de gewesten. Sommige dossiers zijn nog lopende. Zo is bijvoorbeeld de regionalisering van de toegang tot het beroep van wegvervoerder een bevoegdheid waarvan de effectieve uitrol door de Vlaamse overheid dringend is.

De MORA hoopt dat de dringende beleidsuitdagingen binnen het beleidsdomein MOW in 2024 verder uw onverdeelde aandacht krijgen en wil met dit advies de minister aanmoedigen om ook tijdens de laatste maanden van deze legislatuur het geplande mobiliteitsbeleid verder uit te rollen. De MORA wil daarbij werken aan een zo breed mogelijk draagvlak voor het toekomstig mobiliteitsbeleid en zal op constructieve wijze beleidsvoorstellen en acties vormgeven die kunnen bijdragen tot het realiseren van de vastgelegde doelstellingen en ambities.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroy
voorzitter